Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3086

10. 10. 88

Sachgebiet 93

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Schäden an der „Transrapid"-Versuchsanlage und ihre Konsequenzen

Am 16. September 1988 wurde die „Transrapid"-Versuchsanlage (TVE) im Emsland durch das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau gesperrt. Zu den Ursachen der Stillegung, den Konsequenzen und dem weiteren Vorgehen der Bundesministerien für Verkehr und für Forschung und Technologie in Sachen „Transrapid" fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Ereignisse haben die Stillegung der TVE bewirkt?

2. Trifft es zu, daß am 6. September 1988 an einer für das Aufbringen des neuen Zuges Transrapid 07 auf die TVE-Strecke installierten Schwebebühne im Rahmen einer Belastungsprobe, einem Standschwebeversuch, die Bestandteil der regulären Sicherheitsprüfung für Neuinstallationen war, vier Bolzen, die zur Befestigung der Statorpakete an der Trasse dienen, gerissen sind?

3. Trifft es zu, daß die Statorpakete in der Südschleife (Stahltrasse) auf die gleiche Art und Weise mit den gleichen Bolzen befestigt sind wie bei dem der o. g. Sicherheitsprüfung unterzogenen Teil?

   Muß folglich nicht die Sicherheit der gesamten Südschleife in Frage gestellt werden? Sind die Befestigungen der Statorpakete in der Südschleife nach der Panne überprüft worden? Sind dabei Beschädigungen oder Verbiegungen der Befestigungsbolzen oder andere Schäden an der Strecke festgestellt worden, wenn ja, welche?

4. Trifft es zu, daß die Befestigungsbolzen für die Statorpakete in der Nordschleife (Betontrasse) gelockert sind, so daß auch hier eine sichere Befestigung der Statorpakete nicht mehr gewährleistet ist?

   Trifft es zu, daß bereits im Frühsommer 1988 der Beton an den Bolzen brüchig geworden war und mit erheblichem Kostenaufwand (wie hoch) ausgetauscht werden mußte?

5. Trifft es zu, daß die zuständige technische Aufsichtsbehörde, das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau, sich mit der weiteren Untersuchung der jetzt aufgetretenen Panne und

deren Konsequenzen für die Sicherheit der TVE überfordert fühlt und deshalb der TÜV Rheinland in die weitere Untersuchung der Vorwürfe eingeschaltet worden ist?

6. Welche physikalischen Kräfte sind nach den vorliegenden Erkenntnissen maßgeblich für die Schäden an den Statorpaketbefestigungen?

   Welche der nachfolgend aufgeführten möglichen Ursachen für die hohen Kräfte auf die Bolzen werden vom TÜV Rheinland in die Untersuchungen einbezogen:

   — Resonanzkräfte aufgrund von Eigenschwingungen des Systems Fahrzeug/Fahrweg,

   — horizontale Kräfte in Fahrtrichtung aufgrund von Beschleunigungs- und/oder Bremsvorgängen,

   — horizontale Kräfte quer zur Fahrtrichtung aufgrund Radialbeschleunigung in Kurven,

   — Drehmomente am Fahrweg/Fahrzeug, die beim Durchfahren von Kurven auftreten können,

   — Gravitationskräfte,

   — sonstige Kräfte?

   Welche der vorgenannten möglichen Ursachen kann heute bereits aufgrund welcher Untersuchungen und Tatsachen mit welcher Begründung mit Sicherheit ausgeschlossen werden? War die Größe dieser Kräfte nicht bereits vor dem Bau der TVE bekannt, so daß eine entsprechende Auslegung hätte vorgenommen werden können?

   Welche neuen Erkenntnisse haben sich aus dem Auftreten der Panne über die beim Betrieb des Transrapid wirksamen Kräfteverhältnisse ergeben?

7. Wie bewertet die Bundesregierung das nachfolgende Zitat:

   „Dimensionierende Lastfälle für den Fahrweg der TVE und seine Ausrüstung sind einmal das geregelte Absetzen des Fahrzeugs aus jedem Betriebszustand (also auch aus V_{max}) sowie das Anlaufen eines Tragmagneten gegen einen Statorpaketversatz. Die aus dem Betriebs- und Rettungskonzept einer Magnetschnellbahn abgeleitete Forderung nach dem sicheren Schweben stellt hohe Anforderungen an die Meß-, Steuer-, Regelungs- und Überwachungstechnik des Trag-/Führsystems, mit denen sich obige Lastfälle ausschließen lassen, wenn die Statorpaketbefestigung gegen Versagen gesichert ist." (Aus : H. Jansen, J. Blomerius, Zulassungs-, Zuverlässigkeits- und Sicherheitsaspekte beim Einsatz der Magnetschnellbahn in: Internationales Symposium Forschung und Neue Technologien im Verkehr, Band I: Schnellbahnsysteme Magnetbahntechnologie Köln, 1988, Seiten 118 bis 126)?

   Muß aus der jetzt aufgetretenen Panne nicht der Schluß gezogen werden, daß die Statorpaketbefestigung eben nicht so gegen Versagen gesichert ist, daß das Anlaufen eines Tragmagneten gegen einen Statorpaketversatz als dimensionierender Lastfall ausgeschlossen werden kann?

Welche Folgen hätte ein Anlaufen des Transrapid 06 gegen einen Statorpaketeversatz gehabt, wenn es während des Besucherbetriebes im Sommer 1988 aufgetreten wäre?

Welche Störfallanalysen bzw. Störfallsimulationen liegen bisher vor für ein mögliches Anlaufen eines Tragmagneten gegen einen Statorpaketeversatz?

Wie soll ein solcher Störfall beherrscht werden?

8. Trifft es zu, daß der zuständige Bundesminister für Forschung und Technologie erst nach der Berichterstattung in den Medien am 3. Oktober 1988 von der Panne erfahren hat, während der zuständige Referatsleiter im BMFT längst vorher unterrichtet war?

9. Kann die Bundesregierung Prognosen über die voraussichtliche Stillegung der TVE machen?

   Aufgrund welcher Untersuchungen, Abschätzungen über Umfang und Dauer welcher Ausbesserungs- und Umrüstarbeiten sind die in der Presse veröffentlichten Prognosen einer voraussichtlich nur 2 bis 3 Monate dauernden Sperrung gemacht worden?

   Wann können die noch ausstehenden Systemerprobungen bzw. Simulationen zu den Lastfällen Zugbegegnung, Tunneleinfahrt, Blitzschlag voraussichtlich beginnen?

10. Trifft es zu, daß die sog. Einsatzfelderstudie zur Magnetschwebebahn Transrapid neben einer Bewertung möglicher Referenzstrecken nach den Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung auch zwei völlig unterschiedliche Stellungnahmen des BMV und des BMFT enthält?

    Liegt darin der Grund, daß die Einsatzfelderstudie bislang nicht veröffentlicht worden ist?

    Wird die Bundesregierung die Einsatzfelderstudie der Öffentlichkeit oder wenigstens den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zugänglich machen? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?

11. Trifft es zu, daß die Ergebnisse der o. g. Einsatzfelderstudie für alle betrachteten Referenzstrecken einen Nutzen-Kosten-Quotienten von ca. 1,0 ausweisen, so daß sie weit unter dem in der Bundesverkehrswegeplanung üblichen Grenzwert für eine Realisierung in Höhe von 3,0 liegen?

12. Wurden zu irgendeinem Zeitpunkt seitens des BMFT Gelder für die weitere ICE-Förderung abhängig gemacht von einer positiven Haltung der DB zum Transrapid?

13. Trifft es zu, daß zu einer Referenzstrecke Hannover–Hamburg ein Gutachten von Prof. Dr. Rolf K. (Hannover) vorliegt, wonach beim Bau einer solchen Strecke Gründungsprobleme für die Pfeiler zu erwarten seien? Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Studie gezogen bzw. gedenkt sie zu ziehen?

14. Trifft es zu, daß Hamburg bei einer Konferenz der Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg die Magnetschnellbahn-Referenzstrecke Hannover–Hamburg abgelehnt hat, weil es eine Abkoppelung vom ICE-Schnellfahrnetz der DB befürchtet?

15. Trifft es weiter zu, daß es bislang nicht gelungen ist, private Investoren zu finden, die bereit sind, in den Bau einer Magnetschnellbahn-Referenzstrecke Hannover–Hamburg zu investieren, ohne daß dabei staatliche Verlustabdeckungsgarantien gegeben werden? Ist es richtig, daß deshalb nunmehr sogenannte Anschubgruppen gebildet werden unter der Führung der Thyssen AG, die für den Transrapid Werbung machen sollen, und eine private Finanzierung irgendeiner Transrapid-Strecke ermöglichen soll? Wie soll(en) die neue(n) Anschubgruppe(n) zusammengesetzt sein? Welche Zielsetzung soll(en) sie haben?

    Hat die Bundesregierung Anlaß, der MVP, die bisher als „Anschubgruppe" diente, zu mißtrauen, so daß eine neue „Anschubgruppe" eingesetzt werden muß? Wenn ja, warum?

Bonn, den 10. Oktober 1988

Weiss (München)
Frau Rock
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333